

# 사람중심도로 설계지침

[시행 2023. 10. .] [국토교통부훈령 제1659호, 2023. 10. ., 일부개정.]

제1편 : 공통편

제1장 총칙

**제1조(목적)** 이 지침은 자동차의 주행속도를 낮추고, 보행자 등 도로 이용자의 안전 향상과 편리한 도로를 조성하기 위한 사람중심도로를 신설 또는 개량할 때 적용하는 설계 기준을 규정함을 목적으로 한다.

**제2조(용어의 정의)** 이 지침에서 사용하는 용어의 뜻은 다음과 같다.

1. "사람중심도로"란 자동차보다 사람의 안전과 통행 편의를 우선적으로 고려하여 사람중심도로 설계지침에 따라 계획한 도로를 말한다.
2. "도시지역"이란 시가지를 형성하고 있는 지역이나 그 지역의 발전 추세로 보아 시가지로 형성될 가능성이 높은 지역을 말한다.
3. "도시지역도로"란 자동차의 주행속도를 낮추어 보행자 등 도로 이용자의 안전 향상 등을 목적으로 도시지역에 건설한 도로를 말한다.
4. "보행자우선도로"란 폭 20미터 미만의 도로로서 보행자와 차량이 혼합하여 이용하되 보행자의 안전과 편의를 우선적으로 고려하여 설치하는 도로를 말한다.
5. "고령자"란 「노인복지법」 제26조에 따른 노인을 말한다.
6. "고령자를 고려한 도로"란 고령자의 신체, 인지 능력 변화를 고려하

여 고령자가 안전하고 편리하게 이용할 수 있도록 건설한 도로를 말한다.

7. "자전거등"이란 「도로교통법」에 따른 자전거와 개인형 이동장치를 말한다.

8. "교통약자"란 「교통약자의 이동편의 증진법」 제2조제1호에 따른 교통약자를 말한다.

9. "주정차대"란 자동차의 주차 또는 정차에 이용하기 위하여 도로에 접속하여 설치하는 부분을 말한다.

10. "교통정온화시설"이란 보행자의 안전 확보 및 쾌적한 생활환경 조성을 위하여 자동차의 속도나 통행량을 줄이기 위한 목적으로 설치하는 시설을 말한다.

11. "그늘막"이란 여름철 폭염 등 악천후일 때 보행자의 안전하고 쾌적한 보행환경을 조성하기 위하여 설치하는 햇빛가리개를 말한다.

12. "보도 확장형 버스 탑승장(bus bulbs)"이란 버스정류장 앞의 보도를 차도 방향으로 확장하여 대기공간을 확보하는 것을 말한다.

13. "어린이 횡단보도 대기소(옐로카펫, yellow carpet)"란 어린이들이 횡단보도를 건너기 전 안전한 곳에서 대기 하고 있는 동안 운전자가 이를 쉽게 인지하도록 바닥 또는 벽면을 노랗게 표시하는 교통안전 설치물을 말한다.

14. "도로변 소형공원(파클렛, parklet)"이란 가로변(街路邊) 차도 등을 시민들을 위한 휴식공간으로 변용하는 것을 말한다.

15. "회전차로"란 자동차가 우회전, 좌회전 또는 유턴을 할 수 있도록

직진하는 차로와 분리하여 설치하는 차로를 말한다.

16. "보행섬"이란 도로 횡단 보행자의 안전 및 편의성과 교통정온화를 위해 도로의 중앙에 설치하는 보행자의 대피섬을 말한다.

17. "내민보도"란 보도 및 연석을 차도 쪽으로 확장하는 것을 말한다.

18. "보도의 유효폭"이란 보도폭에서 노상시설 등이 차지하는 폭을 제외한 보행자의 통행에만 이용되는 폭을 말한다.

19. "턱낮추기"란 장애인등, 특히 휠체어사용자, 유모차 등의 원활한 통행을 확보하기 위해 횡단보도 진입부, 안전지대 등에 설치하여 보도와 차도의 단차를 줄이는 방법을 말한다.

20. "연석경사로"란 턱낮추기를 시행할 때 보도와 차도간의 높이차를 줄이기 위해 설치하는 경사로를 말한다.

21. "점자블록"이란 시각장애인이 보행 상태에서 주로 발바닥이나 지팡이의 촉감으로 그 존재와 대략적인 형상을 확인할 수 있는 시설로 정해진 정보를 판독할 수 있도록 그 표면에 돌기를 붙인 것이며, 위치 감지용 점형블록과 방향 유도용 선형블록이 있다.

**제3조(적용범위)** 이 지침은 「도로법」 제10조에 따른 도로에 대하여 도로관리청이 이 지침의 목적에 따라 사람중심도로를 신설 또는 개량할 때 적용한다.

## 제2장 사람중심도로의 계획 및 설계

**제4조(사람중심도로 계획)** ① 사람중심도로는 보행자 등 사람, 자전거등의 이동과 접근, 체류 기능을 위해 다음 각 호의 사항을 고려하여 계

획, 설계해야 한다.

1. 보행자 등 사람, 자전거등의 통행 연속성 및 쾌적성을 고려한 이동 기능
2. 보행자 등 사람, 자전거등이 주변 시설을 쉽게 이용할 수 있는 접근 기능
3. 보행자 등 사람, 자전거등의 휴식공간을 확보하는 체류 기능

② 사람중심도로는 제1항의 기능을 우선적으로 확보해야 하며, 그 밖에 보행자 등 사람의 안전성 및 편의성, 기능성 등을 다각적으로 고려하여 계획, 설계해야 한다.

**제5조(설계속도)** 사람중심도로의 설계속도는 지역 특성 및 교통 특성을 고려하여 시속 20킬로미터~시속 60킬로미터의 범위에서 도로관리청이 결정할 수 있다.

**제6조(평면곡선 반지름)** 사람중심도로의 평면곡선 반지름은 설계속도와 편경사에 따라 다음 표의 크기 이상으로 한다.

설계속도 (킬로미터/시간)	최소 평면곡선 반지름(미터)		
	최대 편경사가 4퍼센트 인 경우	최대 편경사가 5퍼센트 인 경우	최대 편경사가 6퍼센트 인 경우
60	160	150	140
50	100	95	90
40	65	60	60
30	35	35	30
20	20	15	15

**제7조(평면곡선의 길이)** 사람중심도로의 평면곡선 길이는 다음 표의 길이 이상으로 한다. 다만, 도로의 교각이 2도 미만인 경우에는 2도로 한다.

설계속도 (킬로미터/시간)	평면곡선의 최소 길이(미터)	
	도로의 교각(θ)이 5도 미만인 경우	도로의 교각(θ)이 5도 이상인 경우
60	350 / θ	70
50	300 / θ	60
40	250 / θ	50
30	200 / θ	40
20	150 / θ	30

**제8조(평면곡선부의 편경사)** ① 사람중심도로의 평면곡선부에는 설계속도, 평면곡선 반지름, 적설 정도 등에 따라 최대 6퍼센트 이하의 편경사를 두어야 한다.

② 제1항에도 불구하고 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 편경사를 두지 않을 수 있다.

1. 평면곡선 반지름을 고려하여 편경사가 필요 없는 경우
2. 사람중심도로에서 도로 주변으로 접근하거나 다른 도로와의 접속을 위하여 부득이하다고 인정되는 경우
3. 보행자우선도로 등 보행자의 안전 확보를 위해 부득이하다고 인정되는 경우

③ 편경사의 회전축으로부터 편경사가 설치되는 차로수가 2개 이하인 경우 편경사의 접속설치 길이는 설계속도에 따라 다음 표의 편경사 최대 접속설치율에 따라 산정된 길이 이상이 되어야 한다.

설계속도(킬로미터/시간)	편경사 최대 접속설치율
60	1 / 125
50	1 / 115
40	1 / 105
30	1 / 95
20	1 / 85

④ 편경사의 회전축으로부터 편경사가 설치되는 차로수가 2개를 초과

하는 경우의 편경사의 접속설치 길이는 제3항에 따라 산정된 길이에 다음 표의 보정계수를 곱한 길이 이상이 되어야 하며, 노면의 배수가 충분히 고려되어야 한다.

편경사가 설치되는 차로수	접속 설치길이의 보정계수
3	1.25
4	1.50
5	1.75
6	2.00

**제9조(평면곡선부의 확폭)** ① 사람중심도로의 평면곡선부 각 차로는 평면곡선 반지름 및 설계기준자동차에 따라 다음 표의 폭 이상을 확보해야 한다.

굴절버스		세미트레일러		대형자동차	
평면곡선 반지름 (미터)	최소 확폭량 (미터)	평면곡선 반지름 (미터)	최소 확폭량 (미터)	평면곡선 반지름 (미터)	최소 확폭량 (미터)
95 이상~175 미만	0.25	150 이상~280 미만	0.25	110 이상~200 미만	0.25
55 이상~ 95 미만	0.50	90 이상~150 미만	0.50	65 이상~110 미만	0.50
40 이상~ 55 미만	0.75	65 이상~ 90 미만	0.75	45 이상~ 65 미만	0.75
30 이상~ 40 미만	1.00	50 이상~ 65 미만	1.00	35 이상~ 45 미만	1.00
25 이상~ 30 미만	1.25	40 이상~ 50 미만	1.25	25 이상~ 35 미만	1.25
20 이상~ 25 미만	1.50	35 이상~ 40 미만	1.50	20 이상~ 25 미만	1.50
15 이상~ 20 미만	2.00	30 이상~ 35 미만	1.75	18 이상~ 20 미만	1.75
		20 이상~ 30 미만	2.00	15 이상~ 18 미만	2.00
소형자동차					
평면곡선 반지름(미터)			최소 확폭량(미터)		
45 이상~55 미만			0.25		
25 이상~45 미만			0.50		
15 이상~25 미만			0.75		

② 제1항에도 불구하고 차도 평면곡선부의 각 차로가 다음 각 호의 어느 하나에 해당하는 경우에는 확폭을 하지 않을 수 있다.

1. 사람중심도로에서 도시관리계획이나 주변 지장물(支障物) 등으로 인하여 부득이 하다고 인정되는 경우
2. 설계기준자동차가 승용자동차인 경우

3. 보행자우선도로 등 자동차의 저속유도(低速誘導)가 필요한 경우

**제10조(완화구간)** 사람중심도로의 평면곡선부에는 다음 표의 길이 이상의 완화곡선 또는 완화구간을 두고 편경사를 설치하거나 확폭을 해야 한다.

설계속도(킬로미터/시간)	완화구간의 최소 길이(미터)
60	35
50	30
40	25
30	20
20	15

**제11조(정지시거)** 사람중심도로는 설계속도에 따라 다음 표의 길이 이상의 정지시거를 확보해야 한다.

설계속도(킬로미터/시간)	최소 정지시거(미터)
60	75
50	55
40	40
30	30
20	20

**제12조(종단경사)** 사람중심도로 차도의 종단경사는 설계속도와 지형 상황에 따라 다음 표의 값 이하로 해야 한다.

설계속도(킬로미터/시간)	최대 종단경사	
	평지(퍼센트)	산지 등(퍼센트)
60	9	14
50	9	15
40	9	16
30	10	17
20	10	18

**제13조(종단곡선)** ① 사람중심도로 차도의 종단경사가 변경되는 부분에는 종단곡선을 설치해야 한다. 이 경우 종단곡선의 길이는 제2항에 따른 종단곡선의 변화 비율에 따라 산정한 길이와 제3항에 따른 종단곡

선의 길이 중 큰 값의 길이 이상이어야 한다.

② 종단곡선의 변화 비율은 설계속도 및 종단곡선의 형태에 따라 다음 표의 비율 이상으로 한다.

설계속도(킬로미터/시간)	종단곡선의 형태	종단곡선 최소 변화 비율(미터/퍼센트)
60	불룩곡선	15
	오목곡선	15
50	불룩곡선	8
	오목곡선	10
40	불룩곡선	4
	오목곡선	6
30	불룩곡선	3
	오목곡선	4
20	불룩곡선	1
	오목곡선	2

③ 종단곡선 길이는 설계속도에 따라 다음 표의 길이 이상이어야 한다.

설계속도(킬로미터/시간)	종단곡선의 최소 길이(미터)
60	50
50	40
40	35
30	25
20	20

### 제3장 횡단구성

**제14조(차로폭)** 차로의 폭은 사람중심도로의 설계속도에 따라 다음 표의 폭 이상으로 한다.

설계속도 (킬로미터/시간)	차로의 최소 폭(미터)
60	3.00
50	3.00
40	2.75
30	2.75
20	2.75

**제15조(차로의 분리)** ① 차로를 통행 방향별로 분리하기 위하여 필요한 경우 중앙선을 표시하거나 중앙분리대를 설치해야 한다.

② 중앙분리대 내에는 노상시설을 설치할 수 있으며, 이 경우 중앙분리대의 폭은 1미터 이상으로 한다.

③ 중앙분리대에는 측대를 설치해야 하며, 이 경우 측대의 폭은 0.25미터 이상으로 한다.

④ 차로를 왕복 방향별로 분리하기 위하여 중앙선을 두 줄로 표시하는 경우 각 중앙선의 중심 사이의 간격은 0.5미터 이상으로 한다.

**제16조(길어깨)** ① 도로의 가장 바깥쪽 차로와 접속하여 길어깨를 설치해야 하며, 길어깨의 폭은 측구를 포함하여 0.75미터 이상으로 한다. 다만, 오르막차로 또는 변속차로 등의 차로와 길어깨가 접속되는 구간에서는 0.5미터 이상으로 할 수 있다.

② 보도 또는 주정차대가 설치되어 있는 경우, 보도와 차도가 구분이 없는 경우 등 사람중심도로에는 도로 구조의 안전, 시설한계의 확보, 강우시 배수대책 등을 고려하여 길어깨를 축소 또는 생략할 수 있다.

③ 일방통행도로 등 분리도로의 차로 왼쪽에 설치하는 길어깨 폭은 0.5미터 이상으로 한다.

**제17조(자전거도로)** ① 자전거도로의 폭은 하나의 차로를 기준으로 1.5미터 이상으로 한다. 다만, 지역 상황 등에 따라 부득이하다고 인정되는 경우에는 1.2미터 이상으로 할 수 있다.

② 자전거도로의 구조와 시설에 대한 기준은 「자전거 이용시설의 구조·시설 기준에 관한 규칙」을 따른다.

**제18조(보도)** ① 보행자의 안전을 위하여 필요하다고 인정되는 경우에는 도로에 보도를 설치해야 한다.

② 보도의 유효폭은 보행자의 교통량과 주변 토지 이용 상황을 고려하여 결정하되, 최소 2미터 이상으로 해야 한다. 다만, 지형 조건상 불가능한 경우이거나 기존 도로를 확장 또는 개량하려고 할 때 불가피하다고 인정되는 경우에는 1.5미터 이상으로 할 수 있다.

③ 보도는 보행자의 통행 경로가 연속성과 일관성을 유지하도록 설치해야 하며, 그 밖에 보도에 관한 세부적인 사항은 「보도 설치 및 관리 지침」을 따른다.

**제19조(시설한계)** ① 차도의 시설한계 높이는 4.5미터 이상으로 한다. 다만, 다음 각 호의 구분에 따라 시설한계 높이의 하한을 낮출 수 있다.

1. 집산도로 또는 국지도로로서 지형 상황 등으로 인하여 부득이하다고 인정되는 경우 : 4.2미터 이상

2. 소형차도로인 경우 : 3.0미터 이상

3. 대형자동차의 교통량이 현저히 적고, 그 도로의 부근에 대형자동차가 우회할 수 있는 도로가 있는 경우 : 3.0미터 이상

② 보도 및 자전거도로의 시설한계 높이는 2.5미터 이상으로 한다.

③ 차도의 시설한계 폭은 차도의 폭으로 한다.

④ 보도 및 자전거도로의 시설한계 폭은 노상시설의 설치에 필요한 부분을 제외한 보도 또는 자전거도로의 폭으로 한다.

제4장 사람중심도로 설치 시설

**제20조(교통정온화시설)** 교통정온화시설의 종류는 다음 각 호와 같다.

1. 지그재그 형태의 도로
2. 차도 폭 좁힘
3. 교차로 폭 좁힘
4. 고원식 교차로
5. 고원식 횡단보도
6. 과속방지턱
7. 포장면 표면처리
8. 진입 억제시설
9. 소형 회전교차로
10. 그 밖에 자동차의 주행속도를 낮추고 진입을 억제하기 위해 필요한 시설

**제21조(교통정온화시설의 설치)** ① 교통정온화시설은 다음 각 호의 사항을 고려하여 설치해야 한다.

1. 자동차 및 보행자 교통량 등 도로 · 교통 특성
2. 설계기준자동차
3. 노상주차장 설치 여부

② 이 지침에서 정한 사항 외에 교통정온화시설 설치에 관한 세부적인 사항은 「교통정온화시설 설치 및 관리지침」을 따른다.

**제22조(안전시설)** 운전자 및 보행자의 안전을 향상시키기 위해 안전시설을 설치할 수 있으며, 안전시설의 종류는 다음 각 호와 같다.

1. 시선유도시설

2. 보도용 방호울타리
3. 자동차 진입 억제용 말뚝
4. 조명시설
5. 보행안전시설
6. 그 밖에 운전자 및 보행자의 안전을 향상시키기 위해 필요한 시설

**제23조(안전시설의 설치)** ① 안전시설은 다음 각 호의 해당하는 구간에 설치할 수 있다.

1. 횡단구성 및 자동차의 주행경로가 변화되는 구간
2. 보도와 차도가 분리되고 사고 예방이 필요한 구간
3. 도로변 소형공원(파클렛, parklet) 등 보행자를 위한 공간
4. 교차로 등 야간에 도로조건 인지가 필요한 구간
5. 횡단보도 등 보행 안전이 필요한 구간
6. 그 밖에 운전자 및 보행자의 안전을 향상을 위해 필요한 구간

② 이 지침에서 정한 사항 외에 안전시설 설치에 관한 세부적인 사항은 「도로안전 시설 설치 및 관리지침」 등 관련 기준을 따른다.

**제24조(배수)** ① 도로의 배수시설은 「도로 배수시설 설계 및 관리지침」에 따라 설계해야 한다.

② 특히, 고원식 교차로 등 교통정온화시설을 설치하는 구간은 노면 배수가 원활하게 이루어질 수 있도록 적합한 배수 시설을 설계해야 한다.

## 제1장 도시지역도로

**제25조(도시지역도로 계획)** 도시지역도로는 보행자, 자전거등, 대중교통 이용자가 도로를 안전하게 이용할 수 있도록 자동차의 통행속도를 낮추고, 사람 중심으로 도로와 주변 환경 등을 개선하여 도로 이용자가 안전하고 편리하게 이동 및 접근할 수 있도록 계획해야 한다.

**제26조(도시지역도로 설계)** ① 도시지역도로의 설계속도는 지역 특성 및 교통 특성을 고려하여 시속 20킬로미터~시속 50킬로미터의 범위에서 도로관리청이 선택하여 결정할 수 있다. 다만, 교통의 원활한 소통을 위하여 특히 필요하다고 인정되는 경우에는 설계속도를 시속 60킬로미터까지 선택하여 결정할 수 있다.

② 도시지역도로는 버스, 간선급행버스체계(Bus Rapid Transit:BRT) 등 대중교통 주행공간, 승하차, 환승 등을 고려하여 설계해야 한다.

③ 도시지역도로의 차로폭은 시속 40킬로미터 이하의 도로에서 최소 2.75미터까지 적용할 수 있으며, 녹지대, 자전거도로, 보도 등 환경시설대를 고려하여 횡단면을 설계해야 한다.

④ 도시지역 이용자의 편의 증진을 위해 도로변 소형공원(파클렛, parklet) 등 부대시설을 설치할 수 있으며, 안전시설 추가 설치 등 이용자 안전을 충분히 고려해야 한다.

**제27조(속도별 교통정온화시설)** ① 교통정온화시설은 설계속도에 따라 도로 여건 및 교통 특성을 고려하여 설치하며, 속도별 권장시설은 다

음 각 호와 같다.

1. 시속 40킬로미터~시속 50킬로미터 : 지그재그 형태의 도로, 소형 회전교차로, 차도폭 좁힘

2. 시속 30킬로미터 이하 : 지그재그 형태의 도로, 차도폭 좁힘, 교차로 폭 좁힘, 과속방지턱, 고원식 횡단보도, 포장면 표면처리, 진입억제 시설

② 보행 중 교통사고가 발생하였거나 보행자 및 자전거등 교통량이 많은 구간은 기존 설계속도보다 낮은 속도를 설정하여 교통정온화시설을 설치할 수 있다.

③ 설계속도 시속 40킬로미터~시속 50킬로미터 구간에서는 교통사고 및 시설물과의 충돌 등 주행안전상 문제가 없도록 적절한 교통정온화시설을 설치해야 한다.

④ 설계속도 시속 30킬로미터 이하 구간에서 보행자의 안전을 고려하여 여러 시설을 조합하거나 연속적으로 설치할 수 있으며, 그 구간을 통과하는 자동차가 일정한 속도를 유지하도록 적정 간격으로 설치해야 한다.

⑤ 특히, 사고 잦은 곳 등과 같이 속도관리가 반드시 필요한 구간은 교통정온화시설과 병행하여 과속단속카메라를 설치할 수 있다.

**제28조(구간별 교통정온화시설)** ① 다음 각 호의 구간에 교통정온화시설을 설치하는 경우 운전자가 접근로 및 교차로를 쉽게 인지할 수 있도록 차도폭 좁힘, 고원식 교차로, 교차로 폭 좁힘, 고원식 횡단보도 등의 시설을 설치해야 한다.

1. 도로 특성이 변화되는 구간
2. 속도가 변화되는 구간
3. 그 밖에 교통안전을 위해 특별히 속도 관리·운영이 필요하다고 판단되는 구간

② 특히, 주차 수요가 많거나 불법 주·정차가 예상되는 곳의 횡단보도 및 교차로는 운전자가 진입 전에 횡단보도에서 대기하는 보행자를 인지할 수 있도록 내민보도를 설치할 수 있다.

③ 그루빙 등 포장표면처리 기법을 설치할 경우 소음이 유발될 수 있으므로 민원 발생이 예상되는 곳에는 가급적 설치하지 않아야 한다.

④ 노상주차장이 있는 도로에 교통정온화시설을 설치할 경우 가로 시설물, 식재 등 주변 시설물을 고려하여 주차단위구획을 배치해야 한다.

**제29조(도시지역도로 평면교차)** ① 교차로는 자동차, 보행자 및 자전거 등 통행 그리고 주변 토지 이용 현황 등을 반영하여 안전하고 쾌적한 보행환경 확보를 위해 다음 각 호의 사항을 검토하여 설계해야 한다.

1. 교차하는 도로의 교차각
2. 교차로 설치간격

② 회전차로의 변이구간과 감속차로는 원칙적으로 설치하지 않으나, 부득이하게 설치가 필요한 경우, 회전차로의 변이구간과 감속차로 최소 길이는 설계속도에 따른 설계 값을 준용하여 설계해야 한다.

③ 우회전차로의 도류화를 위한 교통섬은 횡단 보행자 안전을 위하여 가급적 설치하지 않으며, 부득이한 경우에는 우회전 자동차가 낮은 속도로 주행하도록 설계해야 한다.

④ 평면교차로의 용량 저하 및 교통사고의 위험을 줄이기 위해 필요 시 좌회전과 우회전 차로는 회전교통량에 따라 직진 차로와 분리하여 설치하며, 운전자의 혼란과 갑작스러운 차로 변경이 최소화되도록 설계해야 한다.

⑤ 도시지역도로에 회전교차로를 설치할 경우 초소형회전교차로 등 작은 규모의 회전교차로를 우선 검토하며, 자동차가 사전에 교차로를 인지하고 낮은 속도로 접근하도록 설계해야 한다.

**제30조(도시지역도로 안전 및 부대시설)** ① 부대시설은 도시지역도로 이용자의 편의 증진과 안전을 고려하여 설치할 수 있다.

② 부대시설의 종류는 다음 각 호와 같다.

1. 버스정류시설
2. 그늘막
3. 도로변 소형공원(파클렛, parklet)
4. 자전거등 주정차대
5. 그밖에 이용자의 편의 및 안전향상을 위해 필요한 시설

③ 도시지역도로의 안전시설은 제22조 안전시설에 따라 설치해야 한다.

**제31조(도시지역도로 부대시설의 설치)** ① 버스정류시설은 대기 공간, 자전거 도로 등을 고려하여 충분한 폭원을 확보해야 하며, 확보가 어려운 경우 내민보도를 활용하여 보도 확장형 버스 탑승장(bus bulbs)을 설치할 수 있다.

② 그늘막은 보도 및 차도의 시설한계, 보행자 교통량, 보행동선 등을

고려하여 횡단보도 앞 등 보행자의 대기장소에 설치하며, 어린이보호구역 등에는 황색 그늘막을 설치할 수 있다.

③ 도로변 소형공원(파클렛, parklet)은 도로변 주차장을 활용하거나 기존 도로의 차도폭을 축소하여 설치할 수 있으며, 이 경우 이용자 안전을 위해 제32조에 따른 추가적인 안전시설을 설치해야 한다.

④ 자전거등 주정차대는 지하철역, 건물입구 횡단보도 앞 등 거치제한 구역 이외 장소에 설치해야 하며, 필요한 경우 이용자 안전을 위해 추가적인 안전시설 설치를 검토해야 한다.

⑤ 자전거등, 보행자 등 그 밖의 이용자의 편의 및 안전향상을 위해 필요한 시설을 설치할 수 있다.

## 제2장 보행자를 위한 도로

**제32조(보행자를 위한 도로 계획)** ① 보행자를 위한 도로는 보행자 안전 강화, 보행자 편의 증대, 보행자의 휴식 공간 확보 등 자동차보다 사람을 우선적으로 고려하여 도로를 계획한다.

② 보행자를 위한 도로는 어린이, 고령자, 장애인 등 이동에 가장 큰 제약을 갖는 보행자를 우선적으로 고려하여 설계해야 한다.

③ 특히, 보행자 교통량이 많아 자동차보다 사람을 우선적으로 고려해야 하는 도로는 보행자우선도로로 설계할 수 있다.

④ 교차로, 횡단보도 등 보행자와 자동차가 상충되는 지점에서는 보행자의 안전을 최우선으로 고려해야 한다.

**제33조(보행자우선도로 설계)** ① 보행자우선도로는 보행자 등 사람의 이

동권리를 보장하고 자동차보다 사람이 우선인 도로라는 것을 인식할 수 있도록 설계해야 한다.

② 보행자우선도로는 자동차의 설계속도를 시속 30킬로미터 이하로 적용하며, 필요한 경우 막다른 도로, 자동차 진입억제시설 등을 설치하여 자동차의 통과교통을 억제할 수 있다.

③ 도로 이용자가 보행자우선도로를 명확히 인식할 수 있도록 보행자우선도로는 다음 각 호의 시설을 설치하여 공간적으로 구분할 수 있다.

1. 포장 패턴, 색상 등 포장 디자인
2. 블록 포장, 석재 계열 포장 등(다만, 주거지 주변 등 소음 민원이 예상되는 곳은 제외한다.)
3. 최고속도제한 표지, 일방통행 도로 표지, 노면표시 등 안전표지
4. 그 밖에 공간적으로 구분하기 위해 필요한 시설

④ 보행자우선도로에는 노상주차는 가급적 설치하지 않아야 한다. 다만, 현장 여건에 따라 필요한 경우 최소한으로 설치해야 한다.

⑤ 보행자의 휴식 공간을 확보하기 위해 보행자를 위한 편의시설을 설치할 수 있다.

**제34조(보행자 통행시설)** ① 보행자를 위한 도로는 보행자의 안전 및 교통량을 고려하여 보도의 유효폭을 충분히 확보해야 하며 현장 여건상 확보가 어려운 경우는 차로수, 차로폭 등 차도의 폭을 줄일 수 있다.

② 보행자를 위한 도로에는 보행자의 안전을 위해 자전거·보행자 겸용도로를 가급적 설치하지 않아야 한다.

③ 보행자를 위한 도로는 보행자의 무리한 횡단을 방지하고 통행이 단절되지 않도록 보행자 교통량 및 보행동선을 고려하여 횡단보도를 설치해야 한다.

④ 보행자를 위한 도로는 보행자 안전 향상을 위해 대각선 횡단보도 등 적절한 유형의 횡단보도를 설치할 수 있으며, 횡단보도 설치에 관한 상세한 내용은 「교통노면표시 설치 · 관리 매뉴얼」을 따른다.

**제35조(장애인 등 교통약자 안전시설)** ① 교통약자 안전시설은 교통약자가 원활한 보행과 이동에 대한 안전을 확보할 수 있도록 해야 하며, 통행 중에 필요한 정보를 충분히 제공할 수 있어야 한다.

② 교통약자 안전시설 종류는 다음 각 호와 같다.

1. 턱낮추기 및 연석경사로
2. 점자블록
3. 그 밖에 교통약자의 안전과 편의 증진을 위해 필요한 시설

**제36조(장애인 등 교통약자 안전시설 설치)** ① 횡단보도 진입 지점이나 횡단보도 중앙에 설치된 보행섬 등에 횡단할 보도와 차도의 높이차를 줄이기 위해 턱낮추기를 실시한다.

② 턱낮추기를 하는 경우 높이차가 없도록 해야 한다. 이 경우 시각장애인의 통행 안전을 위해 점자블록 등을 설치하여 충분한 정보를 제공해야 한다.

③ 횡단보도에는 휠체어 사용자, 유모차 등(이하 "휠체어 사용자 등"이라 한다)이 편리하게 이용할 수 있도록 연석경사로를 설치하고, 연석경사로 끝에는 휠체어 사용자 등이 정지하여 머물 수 있도록 대기공간

을 설치해야 한다. 다만, 장애물 등 도로 여건상 휠체어 사용자 등의 대기공간 확보가 어려운 경우 전체 턱낫추기를 실시할 수 있다.

④ 시각장애인의 안전한 통행을 돕기 위해 보도와 횡단시설 주변에 점자블록을 설치해야 한다.

⑤ 그 밖에 교통약자 안전시설 설치에 관한 상세한 내용은 「도로안전시설 설치 및 관리지침」의 장애인 안전시설 편을 따른다.

### 제3장 고령자를 고려한 도로

**제37조(고령자를 고려한 도로 계획)** ① 고령자를 고려한 도로는 고령자의 신체, 인지 능력 등의 변화를 고려하여 직관적인 정보를 제공하고, 도로의 안전 강화 및 주변 환경개선을 통해 고령자 친화적인 도로를 계획한다.

② 고령자를 고려한 도로는 노인보호구역, 고령자 교통사고 잦은 곳 등 고령자의 안전 향상이 필요한 구간에 우선적으로 검토한다.

**제38조(고령자를 고려한 도로 설계)** ① 고령운전자의 운전 부담을 줄이고 안전 확보가 가능하도록 다음 각 호의 사항을 고려하여 도로를 설계할 수 있다.

1. 교차로 시야 확보
2. 회전 시 차선 이탈 최소화
3. 차로 통행 방법 안내

② 고령보행자의 안전·편의성 향상을 위한 다음 각 호의 시설물을 설치할 수 있다.

1. 중앙 보행섬
2. 바닥형 보행신호등
3. 횡단보도 대기쉘터 등 보행편의시설

**제39조(고령자를 고려한 평면교차로)** ① 고령운전자를 고려한 평면교차로의 차로폭은 최소 기준 폭보다 0.25미터 넓게 할 수 있다.

② 고령자를 고려한 평면교차로는 좌회전 자동차의 주행궤적 이탈에 따른 중앙선 침범에 대비하여 좌회전 대기선을 기존에서 1미터~2미터 후퇴하여 설치할 수 있다.

③ 고령운전자가 좌회전 통행 시야를 확보하고 직진 주행 중에 자연스럽게 좌회전 차로를 찾을 수 있도록 교차로에서 좌회전차로와 직진차로를 분리(도류화)할 수 있으며, 노면색깔유도선을 설치할 수 있다.

④ 고령자를 고려한 교차로는 필요한 경우 전방 신호 사전 인지 반응 시간을 10초로 적용할 수 있다.

⑤ 고령운전자의 교차로에서 우회전 안전을 확보하기 위해 고령자를 고려한 도로의 모퉁이는 확폭, 복합곡선 등으로 설계할 수 있다.

**제40조(고령자를 고려한 통행안내시설)** 직진에서 좌회전으로 갑자기 바뀐 차로구간, 비정형교차로(5갈래 교차로 이상) 등 고령운전자의 통행방법 위반 등이 예상되는 구간에는 다음 각 호의 방법으로 통행안내시설을 설치할 수 있다.

1. 노면색깔유도선과 도로표지 기호 색상 일치
2. 차로지정표지 설치

**제41조(고령자를 고려한 입체교차)** ① 입체교차로 유출부는 고령운전자

가 주행 중에 필요한 정보를 쉽게 인지할 수 있도록 유출부 표지 및 노즈부 유도시설을 설치해야 한다.

② 고령자가 속도 변화에 쉽게 대처하고 다른 도로로 진입이 용이하도록 충분한 길이의 평행식 변속차로를 설치해야 한다.

③ 입체교차로 주행에 필요한 정보제공, 주의경고 등 고령운전자의 사고 예방을 위해 입체교차 유출입부에 도로·교통안전시설을 설치해야 한다.

**제42조(고령보행자를 고려한 교통정온화시설)** ① 고령보행자의 보행속도를 고려하여 횡단보도를 건너는 중에 안전하게 대피하고 횡단 거리를 줄이기 위해 횡단보도 중앙에 보행섬을 설치할 수 있다.

② 노상주차장 설치구간에는 고령보행자의 횡단 시 안전을 고려하여 차도폭 좁힘, 교차로 폭 좁힘 등을 설치할 수 있다

③ 전동휠체어, 의료용 스쿠터 등을 이용하는 고령보행자를 위해 필요한 경우 도로다이어트(Road Diet)를 통해 차도공간을 줄이고 보행공간을 확보할 수 있다.

**제43조(고령자를 고려한 안전 및 부대시설)** ① 고령자를 고려한 안전 및 부대시설의 종류는 다음 각 호와 같다.

1. 경보형 경보등
2. 일시정지 표지
3. 진입 오류 예방 시설
4. 무단횡단 금지시설
5. 보행 쉼터 등

6. 바닥형 보행신호등
  7. 횡단보도 점등형 표지병
  8. 횡단보도 노면표시
  9. 그 밖에 고령자를 고려한 도로 안전 강화 및 편의 증진을 위해 필요한 시설
- ② 안전 및 부대시설의 설치에 해당 시설물의 관리지침을 따르며, 다음 각 호의 사항을 고려하여 설치해야 한다.
1. 비신호교차로 여부
  2. 진입 오류가 예상되는 구간
  3. 무단횡단이 빈번한 곳
  4. 신호 및 버스 대기 시간이 긴 곳
  5. 야간 시인성 확보가 필요한 구간

#### 제4장 개인형 이동장치를 고려한 도로

##### **제44조(개인형 이동장치를 고려한 도로 계획)** ① 이 지침은 도로관리청

이 개인형 이동장치를 고려한 도로를 신설 또는 개량할 때 적용하며, 개인형 이동장치를 고려한 도로는 자전거등의 교통량, 이용자의 안전등을 충분히 고려하여 설계해야 한다.

② 개인형 이동장치의 교통량이 많거나, 사고 위험이 높은 경우에는 차도, 보도, 개인형 이동장치를 고려한 도로를 물리적으로 분리하여 설계할 수 있다.

③ 개인형 이동장치를 고려한 도로는 개인형 이동장치 주행특성을 반영

하고 대중교통 등 다른 교통수단과의 연계성을 고려해야 한다.

**제45조(개인형 이동장치를 고려한 도로 구조)** ① 개인형 이동장치를 고

려한 도로의 설계속도는 시속 25킬로미터 이하로 적용한다.

② 개인형 이동장치를 고려한 도로의 평면곡선반지름은 설계속도에 따라 결정하며, 평면곡선 반지름은 다음 표의 크기 이상으로 한다.

설계속도(킬로미터/시간)	최소 평면곡선 반지름(미터)
10	7
15	10
20	12
25	14

③ 개인형 이동장치를 고려한 도로의 시설한계 폭은 노상시설 설치에 필요한 부분을 제외한 개인형 이동장치를 고려한 도로의 폭으로 하며, 시설한계 높이는 2.5미터 이상으로 해야 한다.

④ 그 밖에 개인형 이동장치를 고려한 도로의 구조 기준은 「자전거 이용시설 설치 및 관리지침」을 준용하여 적용해야 한다.

**제46조(개인형 이동장치를 고려한 횡단구성)** ① 개인형 이동장치를 고

려한 도로는 자동차, 자전거등, 보행자 등의 상충을 최소화 할 수 있도록 분리대, 연석(경계석) 등을 활용하여 물리적으로 분리해야 한다.

② 자전거·보행자 겸용도로 등 현장여건 상 부득이 제1항에 따라 물리적으로 분리가 어려운 경우에는 이용자가 명확히 인식할 수 있도록 노면 표시 등 안전시설을 설치해야 한다.

③ 제1항에 따라 물리적으로 분리할 경우 차도의 폭을 최소화하여 개인

형 이동장치를 고려한 도로의 폭을 확보할 수 있다.

④ 개인형 이동장치를 고려한 도로에는 이동수단 간의 속도차이, 교통량 등을 고려하여 추월차로를 설치할 수 있다.

⑤ 그 밖에 개인형 이동장치를 고려한 도로의 횡단구성 기준은 「자전거 이용시설 설치 및 관리지침」을 준용하여 적용해야 한다.

**제47조(개인형 이동장치를 고려한 종단경사)** ① 개인형 이동장치를 고려한 도로를 기존도로와 분리하여 설치하는 경우 오르막 종단경사는 최대 10퍼센트 이내, 내리막 종단경사는 최대 5퍼센트 이내로 적용한다.

② 제1항에도 불구하고 지형상황이나 기존도로의 현황을 고려하여 부득이하다고 인정되는 경우에는 예외로 한다.

**제48조(개인형 이동장치를 고려한 교차로)** ① 교차로에서는 자전거등과 자동차 통행을 분리하고 통행경로를 명확히 할 수 있도록 노면표시를 설치하며, 포장 색상을 달리할 수 있다.

② 교차로에 접근하는 자전거등 이용자의 시인성 확보가 필요한 경우, 지장물 등을 이설하거나 반사경 등의 안전시설을 설치해야 한다.

③ 교차로, 갈림길 등의 회전 구간은 회전 대기하는 자전거등에 의한 상충을 최소화하기 위해 별도의 대기공간을 설치할 수 있다.

④ 자전거등의 통행 안전을 위해 자전거 횡단도가 접속하는 보도와 차도의 경계구간은 높이 차이가 없도록 설계해야 한다. 단 강우시 차도의 물고임으로 인한 보도의 배수가 원활하게 이루어질 수 있도록 적절한 배수시설을 설치하여야 한다.

⑤ 자동차 진입억제용 말뚝은 개인형 이동장치를 고려한 도로에 설치하지 않으며, 특히, 횡단보도 주변에 설치하는 경우 자전거등의 통행을 방해하지 않도록 설치해야 한다.

**제49조(개인형 이동장치를 고려한 안전 및 부대시설)** ① 개인형 이동장치를 고려한 도로의 안전시설은 이용자의 안전과 원활한 주행환경을 조성하기 위해 난간, 분리시설, 자동차 진입 억제용 시설, 조명시설, 시선유도시설 등을 설치해야 한다.

② 자전거·보행자 겸용도로 등 야간에 이용자 안전 확보를 위해 개인형 이동장치를 고려한 도로 경계부에는 점등형(매립형) 표지병을 설치할 수 있다.

③ 자전거등 이용자 편의를 위해 지하철 역 등 주요 환승시설 주변에 주차시설, 충전시설 및 보관시설 등의 부대시설을 설치할 수 있다.

**제50조(재검토기간)** 국토교통부장관은 이 훈령에 대하여 「훈령·예규 등의 발령 및 관리에 관한 규정」에 따라 2024년 1월 1일 기준으로 매 3년이 되는 시점(매 3년째의 12월 31일까지를 말한다)마다 그 타당성을 검토하여 개선 등의 조치를 하여야 한다.

## 부 칙

제1조(시행일) 이 훈령은 발령한 날부터 시행한다.